

**VOETPADENRAPPORT
VERKEERSPLATFORM GROOT-LEBBEKE
13 JUNI 2018**



COLOFON

Titel: Voetpadenrapport Verkeersplatform Groot-Lebbeke
Copyright © 2018 Verkeersplatform Lebbeke
namens vzw Verkeersplatforms – info@verkeersplatforms.be
Verantwoordelijk voor tekst en coördinatie: Willy Price en Johan De Mol
Verantwoordelijke uitgever: vzw Verkeersplatforms

DANKJEWEL

Dit rapport kwam tot stand dankzij de inzet van de leden van het Verkeersplatform Lebbeke. Met dank aan de vaste kern van het platform en de vele vrijwilligers, zowel voor het aanleveren van de basisgegevens als voor het verwerken van alle informatie, het zoeken naar de juiste methodiek en de vele avonden het samen vinden van efficiënte oplossingen: José, Marie-Christine, Rita, Virginie, Christiana, Johan, Fernand, Frans, Hugo, Roger en Willy. Een speciale dankjewel aan alle medewerkers die de enquêtes ingevuld hebben.



VOETPADENRAPPORT DENDERBELLE-LEBBEKE-WIEZE

Voorwoord

Inleiding

1. Verkeersplatform Groot-Lebbeke
2. De grote enquête
3. Waarom een voetpadenonderzoek...?!

Het onderzoek

1. De invulformulieren
2. De parameters
3. Werkwijze
4. Een apart programma
5. Wat is een kwaliteitsvol voetpad...?

De globale resultaten voor Lebbeke, Denderbelle en Wieze

De deelresultaten

Principes uit het voetgangersvademecum

Toepassing op Lebbeke, Denderbelle en Wieze

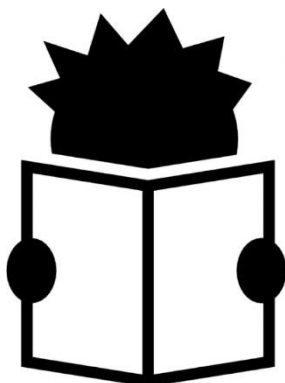
Essentiële bijkomende aandachtspunten

Prioriteiten, aanbevelingen

Tijdslijn en kostprijsberekening

Conclusie

Tot slot



VOORWOORD

Het Verkeersplatform Groot-Lebbeke is opgericht zowat acht jaar geleden met de bedoeling alle krachten te bundelen en te werken aan een maximale verkeersveiligheid in Denderbelle, Lebbeke en Wieze. In de beginperiode in 2010 werd een grootschalige enquête georganiseerd onder de bevolking met een zeer grote respons.

De representatieve resultaten gaven duidelijke trends aan en onbetwistbare prioriteiten.

De voetpaden en fietspaden zijn de absolute favorieten van de deelnemers.

Het stoort de bevolking enorm dat enerzijds voetpaden en fietspaden zoveel problemen opleveren en anderzijds dat daar in verhouding tot andere infrastructuurmaatregelen zo weinig in geïnvesteerd wordt. Daarom heeft het verkeersplatform gekozen voor een bijkomend onderzoek rond voetpaden.

In een latere fase zal een gelijkaardig onderzoek uitgevoerd worden rond fietspaden.

Als we spreken over voetpaden dan spreken we over een uitgebreide reeks vaststellingen: het ontbreken, de slechte kwaliteit, de onvoldoende vrije breedte en hoogte, het gebrek aan onderhoud, het foutief parkeren, de problemen voor minder mobiele gebruikers, de hinderende obstakels, problemen bij en na werken door de nutsmaatschappijen...

Het stoort iedereen dat voetpaden niet meer aandacht krijgen: meer zelfs, bij de aanleg van nieuwe voetpaden stelt men nog steeds vast dat men geen rekening houdt met de noodzakelijke richtlijnen.

Zelfs na heraanleg blijven obstakels in de weg staan.

Deze voetpadenactie komt dus niets te vroeg.

Naast de inventarisatie en het vastleggen van prioritair aan te pakken straten willen we ook het engagement krijgen van de verschillende beleidsniveaus om welbepaalde richtlijnen inzake het aanleggen en het onderhouden van voetpaden te respecteren.

Wij stellen ook vast dat er in het jaar voor de verkiezingen er plots wel meer wordt gedaan om voetpaden te vernieuwen.

De komende jaren zal het verkeersplatform de voetpaden echter blijvend op de agenda zetten tot concrete resultaten duidelijk merkbaar zijn.

Dit voetpadenonderzoek op het niveau van de gemeente is een primeur in Vlaanderen en is gebaseerd op concrete en correcte parameters.

Dankzij een grote groep vrijwilligers zijn we erin geslaagd een duidelijk beeld te krijgen van de toestand in Groot Lebbeke.

We kunnen alleen de hoop uitdrukken dat het immense werk dat door alle medewerkers en vrijwilligers werd neergezet ook zal leiden tot concrete en tastbare resultaten, waar elke voetganger beter van wordt.



Uit gegevens van het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen ¹ blijkt dat het te voet ² gaan zeker geen marginale vorm van verplaatsen is: ruim 13,5% van de verplaatsingen gebeuren te voet. Deze waarde is zelfs een onderschatting van het werkelijk aantal verplaatsingen te voet, aangezien het te voet gaan als voor- en natransport niet in rekening werd gebracht.

Het gebruik van openbaar vervoer en/of de fiets wordt in vele gevallen namelijk gecombineerd met korte verplaatsingen te voet, waarmee het belang van de voetganger in de totale verplaatsingsketen wordt aangetoond.

Iedereen is trouwens van tijd tot tijd voetganger.

Vergeleken met het totaal aantal verkeersslachtoffers zijn dodelijk gewonde voetgangers 13 % van het totaal aantal slachtoffers (2016); voor zwaargewonde voetgangers is dit 14 % en voor lichtgewonde voetgangers is dit 10 %.

Deze cijfers op basis van politiedata zijn zowel wat de zwaargewonde als lichtgewonde ongevallen een onderschatting van de werkelijkheid. ³

Een voetgangersvriendelijk beleid wil het te voet gaan te stimuleren en tegelijk de veiligheid en aantrekkelijkheid van de voetgangersvoorzieningen vergroten.

Een goed voetgangersbeleid met aangepaste voorzieningen (lees voetpaden, oversteekplaatsen, aangename leefomgeving, rustbanken...) heeft een aantal voordelen voor de gemeenschap:

- Een veilige, comfortabele openbare ruimte voor de voetganger heeft invloed op de modal-split: meer mensen willen kortere/iets langere afstanden te voet afleggen, indien de omgeving op de maat van de voetganger is uitgewerkt.
- Het laat toe dat mensen, die niet beschikken over een auto of deze niet veilig kunnen gebruiken, op een normale manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen.

Men vergeet te snel dat de wijziging van de modal-split naar het te voet gaan heel wat positieve effecten heeft:

- Verbeteren van de algemene gezondheid,
- Aangenamere leefomgeving en een verhoogde (verkeers)veiligheid

Maar dit heeft ook:

- Sociale effecten: ontmoeting en versterking van het sociaal weefsel
- Economische effecten: minder investeren in zware weginfrastructuur
- Ecologische effecten

1 Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994-1995, Vlaams Gewest dept. LIN, Mobiliteitscel, Brussel

2 Soms wordt de term "lopen" gebruikt. Met "lopen" wordt in dit rapport niet de sportterm bedoeld maar wel een ander woord voor te voet gaan.

³ De onderregistratie van het aantal zwaargewonden in de officiële ongevallenstatistieken is groot.

In 2011 lag het aantal gehospitaliseerde verkeersslachtoffers 2,5 maal hoger dan het aantal zwaargewonden geregistreerd door de politie. (uit: Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) *Hoe ernstig zijn de verwondingen van verkeersslachtoffers? Analyse van de MAIS-ernstscore van verkeersslachtoffers opgenomen in de Belgische ziekenhuizen in de periode 2004-2011*. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.)

Ook: De Mol J, Lammar P. *Helpt verkeersslachtoffers komt niet in statistieken: koppeling ziekenhuis- en politieregistratie noodzakelijk*. Verkeersspecialist (Mechelen). 2006;130:15-8. (ongevallen met fietser 5 x hoger (fietsers) en voetganger 3 x hoger dan in statistiek)

INLEIDING

Wat is het Verkeersplatform Lebbeke...?

Het Verkeersplatform Lebbeke werd opgericht op 8 december 2009.

Een verkeersplatform is een onafhankelijke groep van mensen uit verschillende invalshoeken: verenigingen en scholen, burgers en beleidsinstanties.

Het platform probeert alle actoren samen te brengen en te werken aan een gecoördineerd beleid inzake verkeer en mobiliteit.

Door intens samen te werken ontstaat een win-winsituatie voor iedereen.

Het Verkeersplatform Lebbeke maakt deel uit van de vzw Verkeersplatforms: naast Groot-Lebbeke bestaan immers nog een twaalfstal verkeersplatforms die in de ruime regio actief zijn.

Het opzetten van een enquête...

Vele verkeersplatforms in opstartfase gaan in eerste instantie over tot inventarisatie van de bestaande verkeerssituatie en het organiseren daartoe van een grootschalige enquête.

De redenen daartoe zijn cumulatief.

1. Eerst en vooral wordt de hele bevolking daadwerkelijk betrokken via het invullen van de enquête. Op deze manier maken ze ook kennis met de concrete aanpak van het verkeersplatform.
2. We krijgen een juiste inschatting van wat er leeft aan de basis. Om tot een correcte oplossing te komen moet men allereerst beschikken over het juiste feitenmateriaal. De burger en het gezin als ervaringsdeskundige is een ideale opstap naar een juiste vertrekbasis.
3. Uit de resultaten kunnen we onze prioriteiten bepalen. Een prioriteitenplan kan dan de basis worden van verdere actie.
4. Er moet ook niet meer gediscussieerd worden over het feitenmateriaal: enkel de zoektocht naar oplossingen blijft over. Als de overgrote meerderheid van de bevolking een bepaald knelpunt ervaart als een ernstig probleem dan kan dit niet terzijde geschoven worden en rest alleen nog de vraag wat we daaraan zullen doen.
5. Er is een sterke wisselwerking mogelijk met het beleid en de planning en timing voor noodzakelijke maatregelen. Een moderne en hedendaagse democratie is gebaseerd op intense dialoog en permanent overleg.

Ook in Groot-Lebbeke werd een grootschalige enquête georganiseerd rond alle aspecten van verkeer en mobiliteit.

De respons was zeer hoog en de resultaten zijn dan ook representatief en niet voor betwisting vatbaar. In een omvangrijk rapport werden de belangrijkste verzuchtingen van de bevolking weergegeven wat betreft verkeer en mobiliteit.

Het rapport werd voorgesteld op 16 december 2011 aan geïnteresseerde burgers, pers en beleid.



HET RESULTAAT VAN DE VERKEERSENQUÊTE

In de enquête werden ondermeer een hele reeks stellingen geplaatst: de burger kon een score geven door al dan niet akkoord te gaan met deze stellingen.

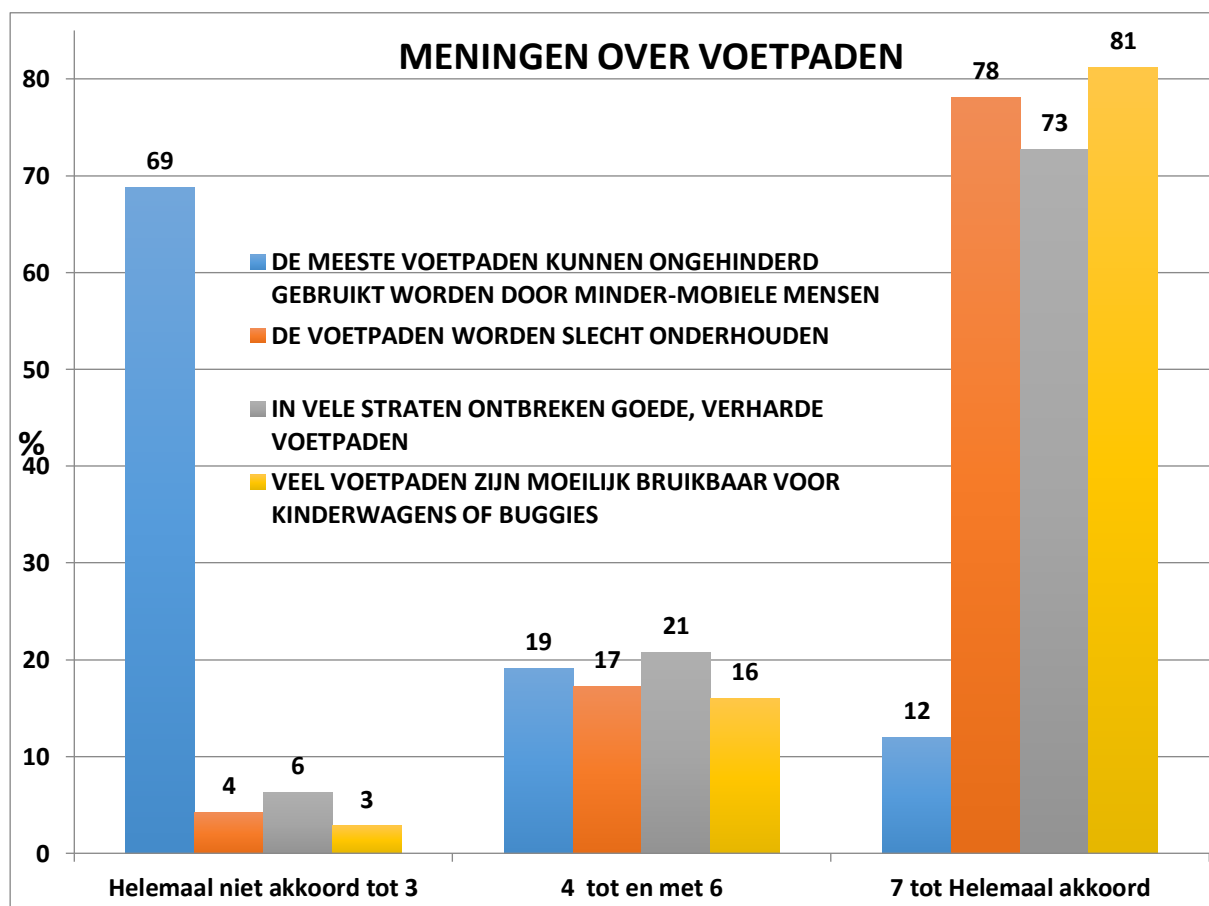
Vooraf de voetpaden werden in de enquête als grootste verkeersprobleem in Groot-Lebbeke ervaren.

Uit onderstaande grafiek blijkt dat meer dan tweederde van de burgers niet akkoord gaat met de stelling dat voetpaden ongehinderd gebruikt kunnen worden door minder mobiele mensen.

Dit betekent dat er een probleem is met de toegankelijkheid van voetpaden.

Als het gaat over het slechte onderhoud, het ontbreken van goede en verharde voetpaden en het gebruik door kinderwagens en buggy's zijn de standpunten massaal negatief met hoge scores tot 81 %.

Eén ding is duidelijk: in Groot-Lebbeke is niemand tevreden over de toestand van de voetpaden, als die er tenminste al zijn...



De voetganger aan zet...!

Waarom een voetpadenonderzoek...?

In de resultaten van de grote enquête bleek overduidelijk dat alles wat met de voetganger te maken heeft een topprioriteit is voor Denderbelle, Wieze en Lebbeke.

In een ruim kader gesteld heeft dit betrekking op: de slechte toestand van de voetpaden, het gebrek aan onderhoud, het ontbreken van een voetpad, het foutief parkeren, het niet ongehinderd kunnen gebruik maken van het voetpad, de erbarmelijke staat van herstelling na werken door nutsmaatschappijen en zo kunnen we nog even doorgaan.

Het is overduidelijk dat alles wat met voetpaden te maken heeft voor de burger dé topprioriteit is. Eigenaardig dat dit dan voor de beleidsinstanties niet het geval is.

In voetpaden wordt immers veel minder geïnvesteerd en wordt er in het algemeen veel minder aandacht geschonken dan bv. aan wegeninfrastructuur (ook handhaving door politie ontbreekt veelal zodat quasi ongehinderd op voetpaden wordt geparkeerd).

Het is dus duidelijk dat het belang van voldoende en kwalitatieve vrije voetpaden door de overheid in het algemeen sterk onderschat wordt.

Tijd voor ons dus om daar werk van te maken...!

Vanuit de hogere vaststellingen groeide het idee om een groot voetpadenonderzoek op te starten.

Van in het begin was het de bedoeling om een volledig overzicht te maken van de toestand van alle bestaande of ontbrekende voetpaden in Groot-Lebbeke en dit vanuit een professionele benadering.

Daarom werden alle belangrijke parameters in kaart gebracht en werden alle straten één- of meermaals in kaart gebracht met een hele reeks vrijwilligers.

Het was een ongelooflijke uitdaging en enorm veel werk, maar we zijn er toch in geslaagd om alles te registreren en te analyseren.

Het resultaat kan u vinden in dit baanbrekend rapport.

Het onderzoek

Omdat nergens ⁴ in Vlaanderen een gelijkaardige actie al werd opgezet, zijn we zelf op zoek gegaan naar een methode om voetpaden op een logische en gestructureerde wijze in kaart te brengen.

Daartoe werden de hierna volgende parameters vastgelegd als essentieel voor het nazicht van de toestand van de voetpaden in een straat.

Als leidraad wordt het Besluit van de Vlaamse regering van 29 april 1997 (Belgisch Staatsblad van 7 mei 1997) gebruikt.

Dit besluit ⁵ legt de minimale normen vast waaraan wegen voor voetgangersverkeer bij aanleggen of aanpassen in de bebouwde kom moeten voldoen om meer ruimte en comfort te bieden aan voetgangers en rolstoelgebruikers.

De parameters zijn gekozen om op deze wijze, de minimale veiligheidseisen voor voetpaden vast te stellen.

Deze parameters zijn een strikt minimum om de veiligheid en mobiliteit van alle gebruikers te verzekeren.

Dit betekent dat elk voetpad ruimte en veiligheid moet bieden voor mobiele en minder mobiele mensen.

Kwaliteitsvolle voetpaden dragen daarmee bij aan een inclusief mobiliteitsbeleid.

⁴ Er kan wel verwezen worden naar de *Inventarisatie Voetpaden. Inventarisatie van de Voetpaden te Merelbeke*.

Departement Biowetenschappen en Landschapsarchitectuur GIS II Bachelor in de Landschapsontwikkeling
Academiejaar 2008 – 2009 (Begeleiders: Johan Isselée en Joris Verbeken)

Ook kan verwezen worden naar het recente Brusselse plan van aanpak: PAVE = Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

Het doel: zorg dragen voor de algehele kwaliteit van voetgangersvoorzieningen die geschikt zijn voor iedereen

De inventaris van het Brusselse gewest zou binnen 5 jaar worden gerealiseerd (einddatum 2019)

⁵ Dit moet samen gelezen worden met de omzendbrief R0/98/2 van 23 maart 1998 (Belgisch Staatsblad 7 april 1998) die een beknopte toelichting bij dit besluit geeft.

DE PARAMETERS

Parameter 1: De aanwezigheid van een voetpad

Het voorzien van een aparte ruimte die exclusief voor de voetganger is bestemd is essentieel voor een degelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Het Stopprincipe hanteren en ook daadwerkelijk uitvoeren kan niet zonder prioritaire aandacht voor de juiste en comfortabele infrastructuur voor de voetganger.

Een voetpad moet immers begaanbaar zijn, obstakelvrij en met voldoende bewegingsvrijheid.



Parameter 2: De breedte van het voetpad

De breedte van het voetpad wordt gemeten van de gevel van een gebouw tot de rand met het fietspad of de rijweg.

De Vlaamse Overheid legt in het voetgangersvademecum de richtlijnen vast voor de aanleg van een voetpad.

De minimale breedte die één persoon nodig heeft om zich comfortabel te bewegen in alle omstandigheden is 0,8 meter, voor een rolstoel is dit zelfs 0,9 meter.

Wanneer de voetganger echter één of twee tassen draagt, met een open paraplu stapt of gebruik maakt van een wandelstok om te stappen, dan is sowieso extra ruimte nodig op het voetpad.

Als twee personen op hetzelfde voetpad dan ook elkaar nog eens willen kruisen dan is deze breedte tweemaal vereist.

Daarom hebben we met het verkeersplatform de basismaat voor een ideaal voetpad bepaald op 2 meter. Voetpaden met deze afmeting krijgen dan ook de hoogste score.



Parameter 3: De vrije hoogte van het voetpad

Hier werden de normen van de omzendbrief Baldewijns ⁶ gehanteerd.

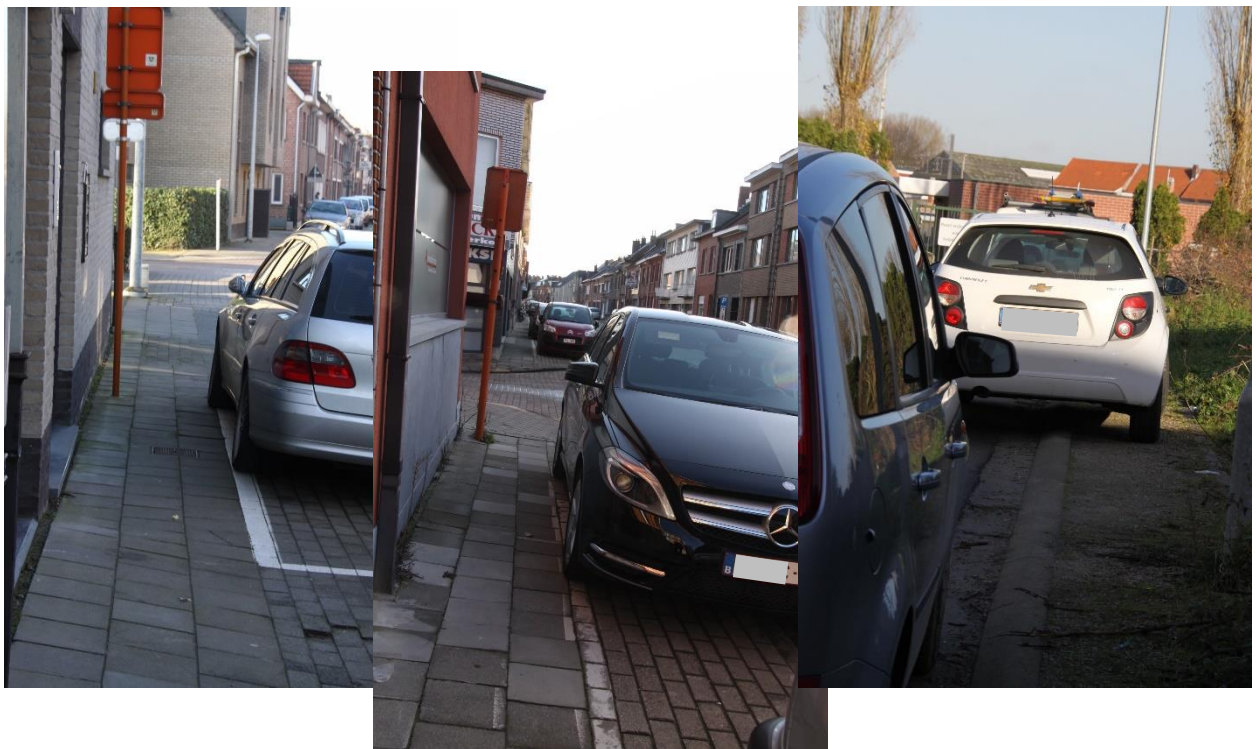
De vrije hoogte, die we om praktische redenen bepaald hebben als “ongehinderd met een open paraplu kunnen stappen” wordt dus vastgelegd op 2,1 meter.

Parameter 4: Het deels parkeren op het voetpad

Als verkeersplatform zijn we tegen het deels parkeren op het voetpad: op zoveel plaatsen is de breedte van het voetpad immers slecht of ontoereikend.

Parkeren op het voetpad maakt de zaak alleen maar erger of neemt teveel ruimte weg voor de voetganger. Het deels parkeren op het voetpad is ook niet in overeenstemming met de minimale breedte van een voetpad, zoals hoger uitgelegd.

In het geval van deels parkeren wordt zowel de volledig breedte als de resterende ruimte (dwz. het voetpad tot de geparkeerde auto) aangeduid.



⁶ Deze omzendbrief geeft de toepassingsmodaliteiten van het Besluit van de Vlaamse regering van 29 april 1997 aan.

Parameter 5: De soort verharding van het voetpad

De enquêteurs dienden na te gaan in het geval een voetpad aanwezig is met welk materiaal dit voetpad is aangelegd.

Daarbij konden ze een selectie kiezen uit asfalt, beton, tegels, klinkers of dolomiet.

Indien dit niet het geval was dienden ze meer uitleg te geven met een duidelijke omschrijving van de ondergrond.

Parameter 6: De ouderdom van het voetpad

Er werd nagekeken of het voetpad recent werd aangelegd: dit betekent dat het voetpad maximaal 5 jaar werd aangelegd.

De keuze werd bepaald op volgende drie mogelijkheden: recent aangelegd, niet recent aangelegd maar ook niet oud en tenslotte oud voetpad.

Parameter 7: De zichtbare toestand van het voetpad

Aan de enquêteurs werd gevraagd om wat de toestand betreft een keuze te maken uit volgende drie mogelijkheden:

- In slechte staat: onregelmatig, dwz. men moet voortdurend naar het voetpad of fietspad kijken...
- In mindere staat of spoorvorming of verzakking
- In goede staat: zonder spoorvorming en zonder putten, geen zichtbare problemen...

Parameter 8: Het drempelloos karakter van het voetpad

Men mag veronderstellen dat de voetganger als de zwakste weggebruiker het voordeel moet hebben om een maximaal comfort van het voetpad te ervaren.

Het drempelloos doorlopen van het voetpad op oa. kruispunten, zijstraten en oversteekplaatsen is daar een onderdeel van.

Daarom werd dit nazicht ook opgenomen in de enquête.



Parameter 9: De aanwezigheid van knelpunten op het voetpad

Een obstakelvrij voetpad is de basis voor veiligheid en comfort van de voetganger.

Het rapporteren van knelpunten wil aan deze bekommernis tegemoet komen.

Knelpunten kunnen zowel permanent als tijdelijk zijn.

Permanente knelpunten kunnen verschillende vormen aannemen:

- Lokale versmalling
- Voetpad stopt plots
- Obstakel zoals verlichtingspalen, paal verkeersbord, kasten nutvoorziening, reclamebord
- Terras van café of winkel
- (Riool)put
- Steeds fout geparkeerde (vracht)wagen
- Sterke helling

Tijdelijke knelpunten zijn bv. geparkeerde voertuigen, werken, terras van winkel of café...

Voor knelpunten wordt op een apart blad de plaats (straat, huisnummer), een foto en een omschrijving toegevoegd.



WERKWIJZE

Bij het verwerken en beoordelen van de enquêtegegevens werd in verschillende stappen gewerkt:

1. We gaan er eerst en vooral van uit dat wanneer een voetpad aanwezig is (parameter 1) de combinatie met de andere parameters de waardering van het voetpad bepaalt via de toekenning van een score per parameter.
2. Als er geen voetpad is kan uiteraard geen score worden toegekend wegens het volledig ontbreken van alle parameters.
Deze voetpaden krijgen een nulscore over de hele lijn.
3. Drie parameters krijgen een hogere waardering omwille van hun essentieel karakter: het betreft de aanwezigheid, de breedte en de zichtbare toestand van het voetpad.
4. Tenslotte bepaalt de aanwezigheid van knelpunten het definitieve resultaat: een voetpad kan immers goed aangelegd zijn en in goede staat verkeren, doch wanneer door tal van knelpunten het voetpad op vele plaatsen niet kan gebruikt worden, kan men niet spreken van een straat met goede voetpaden...
5. Via reflectiegroepen worden de resultaten van alle straten getoetst.

Deze methode laat ons toe om voor elke straat één of meerdere opmetingen te doen en dus eventueel verschillende invulformulieren te gebruiken.

Knelpunten worden bij voorkeur geïdentificeerd via een locatiebepaling (huisnummer en beschrijving) en een foto.⁷

Telkens wanneer de parameters wijzigen wordt dit op het invulformulier vermeld.

In bepaalde gevallen wordt de beschrijving ook opgesplitst naar pare en onpare nummers of wordt een kruispunt met een straat of een plein ook vermeld.

Het eindresultaat van elke straat is een gemiddelde van de verschillende parameters met in achtneming van de knelpunten en de waarderingsregels.

In het geval dat verschillende formulieren⁸ gebruikt worden wordt een gemiddeld resultaat weergegeven.

Het invullen van meerdere invulformulieren voor dezelfde straat heeft het voordeel dat bij bepaalde straten een betere gemiddelde score kan weergegeven worden omwille van bepaalde factoren zoals de lengte van de straat, een verschil tussen pare en onpare nummers en dergelijke.

De resultaten van dit rapport zijn gebaseerd op 235 invulformulieren, terwijl er in totaal 174 straten werden onderzocht.

In principe zijn de parameters niet vatbaar voor discussie: zelfs de factor “aanwezigheid van knelpunten” is duidelijk en correct meetbaar.

Dit maakt dat de resultaten in dit rapport voor weinig of geen betwistingen vatbaar zijn en dus als basis kunnen dienen voor verdere richtlijnen voor het beleid.

Men moet wel voor ogen houden dat dit met vele vrijwilligers is uitgevoerd en dat soms bepaalde parameters verschillend geïnterpreteerd zijn.

Dit is echter voor de meeste parameters niet het geval omdat ze objectieve elementen bevatten.

Zoals breedte en hoogte van het voetpad.

Vooraf voor interpretaties als ouderdom of staat van het voetpad kan het zijn dat dit niet op dezelfde wijze door alle vrijwilligers werd ingeschat.

⁷ Er werden massa's foto's verzameld waardoor men een correct beeld krijgt van de knelpunten of de staat (of afwezigheid) van het voetpad

⁸ Is gebruikelijk bij lange straten of essentiële wijzigingen (bv. voetpad stopt of is totaal onbegaanbaar).

In geval van twijfel of discussie worden de parameters van het bewuste voetpad opnieuw bekeken en indien nodig aangepast.

Er moet tevens worden aangeduid dat door het erg arbeidsintensieve werk (dus de tijd van inventarisatie) en de noodzakelijke tijdsduur van verwerking, de toestand van het voetpad ten goede (bij heraanleg van straten) of ten kwade (verzakkingen, aanbrengen van storende elementen, ...) gewijzigd is.⁹

Het duurde immers een ruime tijd, vooraleer alle voetpaden werden beschreven en de reflectiegroepen hun werk hadden beëindigd.

Bij de uiteindelijke evaluatie (verschillende besprekingen werden aan de rangschikking gewijd waardoor een deel van deze problemen werden weggewerkt) werd met verbeteringen/verslechteringen rekening gehouden.

Deze reflectiegroepen kwamen meerdere keren samen om zowel structurele als toevallige onvolkomenheden die kunnen uitvergroot worden door gebruik van gemiddelden zoveel mogelijk weg te werken.

Vooraf voor lange straten was dit een erg moeilijke oefening omdat in een aantal straten, delen van een voetpad erg goed zijn aangelegd maar andere delen erg slecht of onbestaande zijn.

Dit had kunnen opgevangen worden door de resultaten van delen van straten te rangschikken.

Alleen zou dit het nu reeds uitvoerige overzicht van straten, erg moeilijk verstaanbaar maken.

Deze gedetailleerde gegevens zijn wel aanwezig.

Wat we erg missen, is een goed zichtbaar beeld weer te geven via kaarten.

Het zou nuttig zijn om deze data op een kaart te tonen, zodat men onmiddellijk een overzicht kan zien van de aanwezigheid en de kwaliteit van alle voetpaden in Lebbeke, Denderbelle, Wieze.

Momenteel beschikten we niet over voldoende technische kennis om dit op een kaart weer te geven.

In het geval dit mogelijk zou zijn, zouden we de kwaliteit per straat kunnen opsplitsen en overzichtelijk tonen.

We hopen dat dit in de nabije toekomst -wanneer dit professioneel door het beleid zou worden opgenomen- moet mogelijk zijn.

Er zijn immers technische mogelijkheden om dit aan te duiden.



⁹ In een aantal gevallen kan via streetview, de toestand op het ogenblik van opname (of ervoor) nog worden bekeken. In google earth kan voor bepaalde locaties ook de historie worden bekeken.

EEN APART PROGRAMMA

Voor het verzamelen van alle gegevens werd een apart Excel programma geschreven dat automatisch de input van de parameters omzet naar gemiddelde waarden.

Via waarderingsregels leidt dit naar een eindresultaat, gedetailleerd door de al dan niet aanwezigheid van knelpunten op het voetpad.

De waarderingsregels worden verder toegelicht.

Het programma laat ons ook toe de voetpaden te rangschikken per parameter, zoals bv. hoeveel voetpaden voldoen aan de wettelijke of gewenste norm inzake breedte.

Tijdens de reflectiemomenten wordt bij twijfel het invulformulier gecontroleerd door de vrijwilligers.

De reflectiegroepen bleken immers het meest effectief te zijn.

Zij analyseerden de gemiddelde scores van de straten.

Het telkens onder de loupe nemen van straten leidde er toe dat men zowel de invulformulieren en de knelpunten als de score, toetste aan hoe deze straat werd “beleefd” door de leden.

Door dit over verschillende reflectieperiodes te verspreiden, leidde dit tot een beter gewogen beoordeling van straten en kon mogelijke subjectieve benadering wat worden vermeden.

Het is evident dat gemiddelde scores (in sommige straten zijn er delen met erg goede voetpaden en delen zonder of met een slecht voetpad) voor lange straten een vertekend beeld kunnen geven.

Momenteel is het nog niet mogelijk om dit genuanceerder weer te geven.

De lange lijst van straten nog aanvullen door straten in stukken op te splitsen, zou tot gevolg hebben dat elk overzicht voor de gemeente zoek zou zijn.

Indien een visualisering van de kwaliteit van de voetpaden technisch zou mogelijk zijn, is een dergelijke opsplitsing wel aangewezen.

Wel kunnen wel een lijst aan het beleid overmaken van

- knelpunten,
- erg slechte delen,
- te smalle voetpaden,
- ontbrekende voetpaden,
- voetpaden waarop steeds voertuigen geparkeerd staan,
- ontbrekende essentiële kwalitatieve voetpaden: waar erg veel voetgangers/schoolkinderen passeren

Hiermee zou het beleid dan prioritair aan de slag kunnen gaan.

De invulformulieren

Een vijftiental vrijwilligers hebben gedurende maanden het nodige werk verricht om ter plaatse alle voetpaden te inventariseren.

Dit gebeurde aan de hand van een standaardformulier met vermelding van alle parameters.

Voorbeeld:

Voor de breedte van het voetpad kon de enquêteur kiezen uit: minder dan 0,5 meter, van 0,5 tot 1 meter, van 1 tot 1,5 meter, van 1,5 tot 2 meter of meer dan 2 meter.

Nadat alle parameters zijn ingevuld door de vrijwilliger worden alle parameters gecodeerd met een score van nul tot tien, waarbij tien de maximumscore is.

Voorbeeld:

Er is geen voetpad of fietspad aanwezig geeft waardering nul, er is alleen een fietspad aanwezig geeft waardering 5 en er is alleen een voetpad aanwezig of er is een voetpad én fietspad aanwezig is geeft waardering 10.

In bijlage bij dit rapport wordt een blanco invulformulier toegevoegd.

Wanneer is een straat een kwaliteitsvolle straat...?

De kwaliteit van een straat hangt voornamelijk samen met de leefbaarheidseisen van het publieke domein. Daarom zou elk bestuur vaste normen moeten hanteren die de kwaliteitseisen van voetpaden en fietspaden in een leidraad moeten voorzien: het gaat ondermeer over

- Halte-inrichtingen openbaar vervoer: bv. Kasseltse trottoirband, verhoogd, breedte...
- Parkeervoorzieningen: niet alleen auto maar ook fiets...
- Hellingen voetpaden aan kruispunten of drukke oversteekplaatsen
- Dimensionering en aanlegseisen wegen: verschillend naar woonerf, voetgangersgebied, zone 30, bebouwde kom, aanleg van terrassen...

Een voorbeeld vindt men in de stad Gent in het IPOD (Integraal Plan Openbaar Domein).¹⁰

Voor voetpaden¹¹ betekent dat van een aantal basiskennmerken wordt vertrokken.

De absoluut minimumbreedte die een persoon nodig heeft om zich comfortabel te kunnen bewegen op het voetpad bedraagt 0,70 m.

Wanneer de voetganger bagage draagt, een paraplu of een wandelstok gebruikt, dan is er snel een breedte van 0,80 m vereist.

Een rolstoelgebruiker vraagt een breedte van 0,90 m.

Tegenover elkaar houden voetgangers een privacy afstand van 0,20 m en tegenover obstakels zullen voetgangers steeds een veiligheidsafstand bewaren van 0,10 tot 0,20 m.

Dit betekent dat per voetganger een breedte van minstens 1,00 m en een hoogte van minimum 2,10 m moet worden voorzien.

Wanneer men rekening houdt met de nodige breedte voor een rolstoelgebruiker en zijn draaicirkel is dit 1,5 m.

Vermits een voetpad een belangrijke plaats is waar kinderen zich –dikwijls als spelend- voortbewegen, dient hieraan ook voldoende aandacht besteed te worden.

Deze aanduidingen van IPOD Gent sporen goed met de door ons gehanteerde nodige ruimtes voor voetpaden (omzendbrief Baldewijns- Besluit Vlaamse regering 04-1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer) en met het Vlaamse vademecum Voetgangersvoorzieningen¹²

Een minimumscore...?!

Wanneer een straat perfect zou voldoen aan alle parameters inzake kwaliteit van een voetpad en geen knelpunten heeft dan kan men berekenen wat de maximumscore is dat een voetpad kan behalen.

Dit maximum is vastgelegd op 260 punten.

Het is duidelijk dat in Denderbelle; Lebbeke of Wieze geen enkele straat deze score haalt, al haalt de Brugstraat¹³ in Lebbeke een benaderend resultaat.

Men kan zich afvragen of men ook kan of mag spreken van een minimumscore: dit is in principe niet het geval.

Een voetpad kan immers niet goed genoeg zijn...

¹⁰ Het IPOD is een handleiding voor elke ontwerper en een toetskader dat door de stad Gent wordt gebruikt om een ontwerp te evalueren en eenduidige richtlijnen te hanteren. Hierdoor wordt een tool voor een consequent beleid opgesteld.

¹¹ Bij de beschrijving van een kwalitatieve straat beperken we ons hier tot wat het voetpad betreft. Indien een voetgangersgebied, woonerf of ingerichte zone 30 wordt voorzien, hangt het comfort van de voetganger af van de totale inrichting van de straat.

¹² Info uit: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (MVG) Administratie Wegen en Verkeer (AWV) Afdeling Verkeerskunde, Vademecum voetgangersvoorzieningen.

¹³ In het aangelegde gedeelte is de breedte van het voetpad wel beperkt tot 1 m. Deze ruimte is meestal beschikbaar tenzij voertuigen, gedeeltelijk hierop geparkeerd zijn.

DE GLOBALE RESULTATEN VOOR GROOT-LEBBEKE

Tijd om de resultaten van Groot-Lebbeke te bekijken.
En dit met een aantal opvallende vaststellingen.
We kijken na waar er zich geen voetpad bevindt en of dit al dan niet belangrijk is voor schoolgaande kinderen.
Ook overlopen we de rangschikking en staan stil bij de vastgestelde knelpunten.

Aantal straten zonder voetpad

Een belangrijke bemerking bij het begin van de bespreking van de resultaten: 35 op 120 straten in Lebbeke bezitten geen voetpad.
Dit is 29 % voor Lebbeke, hetzij bijna één op de drie straten: toch een wat verrassend aantal dat even doet schrikken.
Want dit betekent dat in bijna één op de drie gevallen de voetganger niet of onvoldoende is beschermd tegen het verkeer.

In de deelgemeenten is de toestand nog erger: voor Denderbelle is er geen voetpad in 14 van de 26 straten, hetzij 53,8 % of meer dan één op twee straten.
En Wieze levert nog slechtere resultaten af: 17 op 28 straten moeten het doen zonder voetpad, hetzij 60,7 % en dus bijna twee op drie straten.

Het is goed om deze lijst van straten zonder voetpad te overlopen en vervolgens na te gaan of in deze straten geen prioriteiten vervat zijn.
Het kan niet zijn dat in vele straten voetgangers aan hun lot worden overgelaten en geen enkele of zeer weinig bescherming genieten.

Dit is voor mobiele mensen een probleem maar voor mindermobiele mensen (sensu lato) is dit een nog veel groter probleem.
Met de toenemende ouder wordende bevolking, vormen ontbrekende of kwalitatief slechte voetpaden, een rem op de mobiliteit van vele mensen.
Ook zijn er straten waar plots geen voetpad meer is of waar het voetpad gedeeltelijk onderbroken is of overgaat in een niet verharde berm.

Schoolroutes

De schoolroute is de route die men volgt van thuis naar school: de terugweg kan zowel van school naar huis zijn als naar een sportterrein, een zaal, de academie...
Het is om deze reden niet zo eenduidig om het begrip schoolroute te beschrijven.
Het is echter wel duidelijk dat de schoolroute meer is dan de onmiddellijke omgeving van de school.
Men kent de risico's op de schoolroute en allerlei apps zijn aanwezig waarop de schoolroutekaart kan worden aangeduid. Meestal zijn de gevaarlijke punten te markeren en weer te geven.¹⁴

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV-VIAS) gaf aan dat 4 op 10 kinderen die slachtoffer waren van een ongeval, op weg waren naar of van school.
Maar, aldus het BIVV-VIAS, slechts 5 % van deze kinderen had een ongeval in de onmiddellijke schoolomgeving.

In België is de wegbeheerder sinds 10 jaar wettelijk verplicht een zone 30 in te richten binnen de schoolomgeving.
Om de effectiviteit van deze maatregel te meten heeft het BIVV-VIAS bijna 2.300 ongevallen onder de loep genomen waarbij kinderen op weg naar of van school betrokken waren .

¹⁴ Zie ook het Octopusprogramma van de Voetgangersbeweging.

Uit de analyse blijkt dat slechts 5 % slachtoffers tussen 3 en 11 jaar in een verkeersongeval tijdens de schooltijden zich in de zone 30 en dus binnen de schoolomgeving bevond.
De overgrote meerderheid van de slachtoffers was betrokken bij een ongeval buiten de zone 30.

Het Octopusplan -een deelwerking van de voetgangersbeweging vzw- wilt maatregelen die het comfort en de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers verhogen.

Daarnaast ijvert ze voor veilige oversteekplaatsen, comfortabele voetgangersnetwerken en obstakelvrije, begaanbare loopzones.

Met deze doelstelling van de voetgangersbeweging wordt ook aangetoond dat veilige, comfortabele en obstakelvrije voetpaden samen met veilige oversteekplaatsen, een basis zijn voor veilige schoolroutes. Niet alleen in de buurt van scholen maar ook op de volledige schoolroutes moeten voetpaden aan de juiste voorwaarden voldoen.

Zowel naar comfort als naar veiligheid toe, is het nuttig om het voetpad over kruispunten op dezelfde hoogte te laten doorlopen; dit komt zowel de veiligheid (zichtbaarheid en aandacht voor voertuigen) als het comfort van de voetganger ten goede..

Voorbeelden in Lebbeke van slechte voetpaden in de onmiddellijke schoolomgeving, zijn ondermeer de Hemelstraat (vlakbij de gemeenteschool), de Poststraat (vroeger Schoolstraat), Klakbaan (Heizijde), Klein Gentstraat (Denderbelle) en Nieuwstraat en Kloosterstraat naast kasteel (Wieze).

Naar prioritiseren van functionele aanpak van voetpaden, zou niet alleen de onmiddellijke schoolomgeving (quasi altijd gelegen bij/in het centrum van de deelgemeenten) maar ook de ruime schoolomgeving planmatig moeten worden aangepakt.

De beste straat

Uit het onderzoek blijkt dat de straat met de beste voetpaden de Brugstraat is.

De enquêteformulieren leveren volgende appreciatie op: voetpaden voldoende breed, voldoende vrije ruimte in de hoogte, er wordt niet geparkeerd op het voetpad, degelijke verharding, het voetpad verkeert in goede staat en heeft geen spoorvorming of zichtbare problemen en belangrijk: er zijn zo goed als geen knelpunten.

Met een score van 250 punten op 260.

De slechtste straat

In de rangschikking van straten met voetpad wordt de weinig benijdenswaardige titel van slechtste voetpad toegekend aan de Hof ter Varentstraat.

Uit het nazicht ter plaatse blijkt de reden daartoe overduidelijk: een groot gedeelte van de straat heeft geen voetpad en daar waar er één is blijkt het te smal te zijn of in slechte staat.



De top tien

De tien beste straten (in alfabetische volgorde) zijn:

Bloesemstraat, Brugstraat, Centrumstraat, Grote Plaats, Kerkplein, Koningin Astridplein, Processiestraat, Vredestraat, Wilgenstraat en Zwanenstraat.

Deze straten worden gekenmerkt door een aanleg zowat een tiental jaar geleden of behoren tot een volledig ontworpen en geplande wijk.

De heraanleg van het centrum (Koningin Astridplein, Grote Plaats en Kerkplein) in de jaren '90 heeft samen met de zone 30 voor een aangename leefomgeving gezorgd.

De ongelukkige aanpassingen aan het ontwerp in de Onze-Lieve-Vrouwstraat (en ook de Laurierstraat en Poststraat) die ook deel uitmaakte van deze heraanleg, heeft echter voor een onveilige en oncomfortabele straat geleid: smalle voetpaden ten voordele van het parkeren van voertuigen...

Dit toont aan dat een structurele aanleg, gestuurd door een soort "IPOD" deze foute ingrepen had kunnen voorkomen.¹⁵

Ondertussen zijn er nieuwe wegenwerken geweest met aandacht voor de voetpaden zoals in de Hoge Weg, Fochelstraat en Fabriekstraat, deel Brusselsesteenweg (vanaf Hemelstraat), Visstraat (Denderbelle). Zo is er rekening gehouden met de breedte van het voetpad bij de versmalling van de weg in de Hoge Weg, wat zeker een grote verbetering is.

Hierdoor zouden nu deze straten stijgen in de rangorde.

Bij vernieuwing blijkt ook dat niet altijd met het vademecum van de voetpaden rekening werd gehouden.

Er werd niet overal met de juiste breedte rekening gehouden maar wel met de breedte van de straat.

Ook worden nog steeds obstakels op voetpaden ingepland.

Een recent slechte voorbeeld is de verplaatsing van de verlichtingspunten op het voetpad op de Brusselse Steenweg.

Ook in de top 25...

Deze straten zijn grotendeels straten in relatief nieuwe wijken waardoor de begaanbaarheid goed is.

Soms zijn er hier en daar wel nog obstakels aanwezig, zoals elektriciteitspalen of -kasten waardoor er niet meer voldaan is aan de optimale breedte en dus ook hinder is voor buggy's, kinderwagens en rolstoelen

Een alfabetische opsomming:

Anjerstraat, Azaleastraat, Begonialaan, Fresiastraat, Heidebaan, Heidepark, Irisstraat, Jozef Cardijnstraat, Klein Antwerpenstraat, Korte Weverstraat, Lindelaan, Magnoliastraat, Meidoornstraat, Potaardestraat, Rode Kruisstraat.



¹⁵ Dit laatste wordt ook geïllustreerd door het feit dat recent aangelegde straten (Lange Minnestraat, Zavel, ...) niet bovenaan in de gunstig gerangschikte straten terug te vinden zijn.

Goede of betere straten

Van de Stationsstraat (heraangelegd gedeelte) zou men kunnen zeggen dat deze goed is maar voor de voetgangers is deze te smal en zeker als er nog fietsers rijden in de tegenovergestelde richting van de auto's.

Hier zou men beter een parkeerverbod invoeren waardoor er meer ruimte kan gecreëerd worden voor voetgangers en fietsers (eerste gedeelte Stationsstraat is éénrichtingsstraat)

Hetzelfde geldt voor de O-L-Vrouwstraat en de Laurierstraat die ook onderdeel van de heraanleg van het centrum waren maar waar het beleid de ontwerpen heeft gewijzigd waardoor de ruimte van het voetpad wordt beperkt ten voordele van de auto (parkeren).

Deze straten kunnen -mits het bannen van het parkeren- terug aan kwaliteit winnen.

Relatief eenvoudige ingrepen kunnen deze straten de kwaliteit geven die ze verdienen.

Vermits deze straten de directe omgeving zijn van drie scholen, lijkt dit meer dan wenselijk te zijn.

Wanneer de Poststraat terug aan voetgangerskwaliteit zou winnen, zou dit een enorme verbetering zijn voor de veiligheid van alle voetgangers maar in het bijzonder voor de schoolkinderen, vermits het hier gaat over een schoolroute.

De Hemelstraat zou in deze zelfde logica moeten aangepast worden.

Het wegnemen van het parkeren en het autoverkeer een beperkte ruimte geven, waarbij vanuit de Hemelstraat enkel rechtsafslag naar de Brusselsesteenweg mogelijk wordt, vermindert het autoverkeer en verhoogt de veiligheid van de vele schoolkinderen.

Straten die slecht scoren

Er zijn toch heel wat straten die zeer slecht scoren: niet minder dan 35 straten halen niet eens de helft van de maximumscore.

Deze straten hebben wat voetpaden betreft veelal te maken met obstakels en vooral ook met delen waar plots "geen" voetpad meer is maar een groene berm of zelfs een beek of ook stroken die door de bewoners zelf voorzien zijn van steenslag.

De enige oplossing is een planmatige aanpak om de veiligheid en het comfort van de voetgangers te verbeteren.

Soms kunnen relatief kleine ingrepen de kwaliteit reeds verbeteren: het verplaatsen van obstakels, als tussentijdse oplossing één straatzijde verbeteren samen met veilige oversteekplaatsen, de kwaliteit van de ondergrond aanpassen...

In alfabetische volgorde gaat het over:

Beekveldstraat, Bellestraat, Benoit de Donderstraat, Beukenstraat, Binnenstraat, Brusselsesteenweg, Eekskens, Eikenveldstraat, Fabriekstraat, Fochelstraat, Heidekant, Hemelstraat, Hof ter Burstbaan, Hof ter Varentstraat, Hof ter Ventstraat, Hogeweg, Kakemanstraat, Kapellekensbaan, Klakbaan, Koning Albert I straat, Korte Minnstraat, Korte Varentstraat, Kouterbaan, Lange Molenstraat, Langestraat, Mandekensstraat, Onze Lieve Vrouwstraat, Opwijksestraat, Poststraat, Romestraat, Rossevaalstraat, Rozenstraat, Veldekensstraat, Verbindingsstraat en Vondelstraat.

De knelpunten

De knelpunten zijn vooral het feit dat er op vele plaatsen de voetpaden te smal zijn.

Omdat er ondermeer teveel ruimte voor de wagen wordt voorzien.

Daarenboven zijn er ook veel elektriciteits- en verkeerspalen of elektriciteitskasten die het voetpad inpalmen of zo geplaatst zijn dat men als voetganger sowieso op straat moet gaan.

Meest ergerlijke voorbeeld is de Albert I straat waar de bruikbare loopruimte minder is dan 90 cm.

Soms staat een elektriciteitspaal zelfs in het "midden" van het voetpad waardoor kinderwagens, buggy's en rolstoelen op straat moeten.

In een aantal gevallen worden goede ontwerpen, later door het beleid gewijzigd waardoor de ruimte en het comfort van de voetgangers nog verder worden ingeperkt.
Een voorbeeld is het deel Brusselse steenweg dat recent is heraangelegd.
Alhoewel het ontwerp voorzag om geen palen op het voetpad te voorzien, werd dit gewijzigd waardoor er terug (verlichtings)palen op het nieuwe voetpad staan.
De veiligheid en het comfort van de voetganger wordt hierdoor dus ingeperkt.

Probleemstraten

Sommige straten zijn zo lang dat er delen zijn die de score van het goede deel naar beneden halen, bvb de Baasrodestraat.¹⁶

Naar het centrum toe is het goed maar na de tweede bocht is er geen enkel voetpad meer en moeten de voetgangers op het fietspad stappen.

Andere straten hebben geen voetpad door het feit dat er grote stroken van de weg begrensd worden door weilanden of velden, bvb. de Lange Breestraat.

De Hemelstraat aan de gemeenteschool vormt een duidelijk probleem: langs beide zijden een veel te smal voetpad met in het midden een verlichtingspaal.

Hier moet het parkeren geweerd worden ten voordele van de voetganger: een heraanleg is meer dan noodzakelijk.

Het smalle gedeelte van de Dendermondsesteenweg heeft richting Dendermonde geen voetpad die naam waardig.

Het beperken van het autoverkeer en bredere voetpaden moeten het comfort en de veiligheid van de voetganger verzekeren.

Zoals vele straten in Denderbelle, is het Klein Gent een probleemstraat bij uitstek.

Deze straat heeft quasi geen enkele veiligheid of comfort voor de voetganger.

Algemeen

Vraag is of men niet in het centrum meer éénrichtingsstraten moet invoeren om meer ruimte en voorrang te geven aan voetgangers en fietsers of -en dit is wellicht beter- het autoparkeren te verwijzen naar andere parkeerruimtes.

Verbeteringen en heraanleg van voetpaden zou ieder jaar een prioriteit moeten zijn en niet gedurende een bepaalde periode van de legislatuur.

Het voetpadenbeleid moet een continu proces zijn.

Het opmaken van de inventaris tijdens het opmaken van dit rapport nam de nodige tijd in beslag waardoor sommige straten ondertussen reeds een beter comfort en veiligheid aan voetgangers bieden.

Men kan zich hierop verheugen, alleen hadden er meer voetpaden verbeterd moeten worden.

Men kan gelukkig vaststellen dat er wel een verbetering merkbaar is.

Een goed voorbeeld waar op een creatief ontwerpende wijze -straten in beide richtingen toegankelijk maar één richting moet de voorrang geven aan de andere richting- de veiligheid werd verbeterd, is de Hogeweg.

Binnen de beperkte ruimte is dit een goede aanpak.

Het deel Brusselse steenweg -vanaf Hemelstraat tot de rotonde- werd door het gewest heraangelegd.

Normaal zou deze heraanleg moeten geprezen worden, ware het niet dat de oorspronkelijke plannen werden gewijzigd waardoor de verlichtingspalen op het voetpad werden geplaatst waardoor de ruimte en het comfort voor de voetganger beperkt is.

Dit is in strijd met het vademecum dat het Vlaamse Gewest hierover zelf hanteert.

¹⁶ Dit is het gevolg van onze keuze om gemiddelden per straat te voorzien: de gegevens zijn meestal wel gedetailleerder beschikbaar.

De leesbaarheid van het rapport zou moeilijk worden indien sommige straten in 5 of 6 delen worden opgesplitst.

DE GLOBALE RESULTATEN VOOR DENDERBELLE

In Denderbelle zijn er in geringe mate nieuwe voetpaden aangelegd.

De verkaveling in de Corneliusstraat die door Intercommunale DDS werd aangelegd in 1984-1985 heeft meestal geen enkel voetpad.

De verkavelaar is nochtans gehouden om alle wegen en nutsleidingen aan te leggen.

In de afgeleverde vergunning wordt vermeld dat de aanvragers dienen in te staan voor de aanleg van de bestrating en alle nutsvoorzieningen.

In principe moet het gemeentebestuur de intercommunale DDS verzoeken de voetpaden aan te leggen.

Indien dit niet gebeurt, kan de gemeente het voetpad aanleggen en de kosten verhalen op DDS.

Een beperkt deel van deze wijk heeft een beperkt voetpad: het grootste deel van de wijk heeft echter geen voetpad (gras of steenslag).

Art. II. De aanvragers zijn gehouden hun verbintenissen nopens de aanleg van de bestrating en alle nutsvoorzieningen op hun kosten naar de regels der kunst te laten uitvoeren.

Top 5 voor Denderbelle: rekening houdend met knelpunten en in alfabetische volgorde: Dries, Hogebrug, Molenveldstraat, Sint-Maartenstraat en Visstraat.

Enkel de Sint-Maartenstraat en de Visstraat halen een score boven de helft van de maximumscore...

Zoals reeds gezegd hebben 14 van de 26 straten geen voetpad: dat is 1 op 2 straten waar de voetganger de straat op moet en zich blootstelt aan verkeersonveilige toestanden.

Verder stellen we vast dat de Kapellenstraat, waarin zich de Basisschool De Bellewij bevindt, zeer slecht scoort.

Zoals reeds eerder geschreven moet niet alleen elke schoolomgeving een maximaal comfort bieden aan de voetgangers en fietsers, maar evenzeer de schoolroutes: de straat waarin de school zich bevindt is in slechte toestand.

De algemene conclusie is dat Denderbelle op het vlak van voetpaden zeer slecht scoort.



DE GLOBALE RESULTATEN VOOR WIEZE

In Wieze is een nieuwe wijk (Oktoberfeeststraat en Kerkkouter) recent aangelegd door de verkavelaar. Ook daar heeft men vooral oog gehad voor het parkeren van de auto's en minder voor de breedte van het voetpad.

Ook in Wieze zijn straten met delen voetpad, delen bermen en veel obstakels waardoor voetgangers op straat moeten stappen (bvb. Nieuwstraat).

Vermits de verkavelaar voor de aanleg van wegen, voetpaden en nutsleidingen diende in te staan, had het schepencollege bij het afleveren van de vergunning meer aandacht moeten hebben voor de voetpaden.

In de stedenbouwkundige voorwaarden had de breedte, de hellingsgraad, het obstakelvrij zijn, het materiaal... gedetailleerd moeten beschreven zijn.

Dit zou bij elke verkaveling een aandachtspunt moeten zijn.

Via een standaard aanlegprocedure (zie bv. het IPOD - Integraal Plan Openbaar Domein in Gent) kan dit telkens ingeschreven worden in elke verkaveling of bij heraanleg van straten.

Top 5 voor Wieze: rekening houdend met knelpunten en in alfabetische volgorde Aalstersestraat (deel Wieze), Kerkhofstraat, Streekbaan, Wiezeplein en Wolvenstraat.

Geen enkele straat scoort tamelijk goed en 5 straten zitten onder de helft van de maximumscore.

Als men dan ook nog vaststelt dat 17 op de 28 straten geen voetpad hebben, hetzij 61 % dan is de aandacht voor de voetganger in Wieze ver te zoeken...

Ook hier stellen we vast dat de schoolomgeving en de schoolroutes niet voldoen aan het noodzakelijke comfort en de nodige verkeersveiligheid.

In de smalle Kloosterstraat waar de Basisschool De Schatkist zich bevindt, is slechts aan één zijde een voetpad en dan nog over een beperkt gedeelte.



DE DEELRESULTATEN

Zoals reeds eerder gemeld werd de rangschikking van de straten vastgelegd aan de hand van 9 parameters.

Als we een aantal van deze parameters in detail bekijken komen we toch tot een aantal merkwaaardige resultaten.

Wat betreft de breedte van een voetpad mag men aannemen dat een breedte van 1,5 m een absoluut minimum is om voetgangers een minimaal comfort te bezorgen.

In de deelgemeente Lebbeke zijn er slechts 11 straten die daaraan voldoen, wat een bedroevend laag aantal is op 130 straten...

In Denderbelle is er geen enkele straat die hieraan voldoet en in Wieze zijn er 3 straten met deze minimale breedte.

De breedte van een voetpad is een essentiële factor in de waardering van een voetpad.

De noodzakelijke hoogte van een voetpad wordt bepaald door de test met de paraplu, waarbij men uitgaat van een minimale hoogte van 2,1 m.

De overgrote meerderheid van de straten hebben een voldoende hoogte.

Toch zijn er in de deelgemeente Lebbeke 10 straten die hier niet aan voldoen.

In Denderbelle hebben alle aanwezige voetpaden een voldoende hoogte en in Wieze is er 1 voetpad dat niet voldoet.

Kijken we vervolgens naar de verharding van het voetpad.

In de deelgemeente Lebbeke heeft de overgrote meerderheid van de voetpaden een goede verharding, bestaande uit asfalt of beton, tegels of klinkers.

Wat nog niet meteen betekent dat het voetpad daarom in goede staat verkeert...

In de deelgemeente Lebbeke slagen 5 voetpaden er toch in om een slechte verharding te hebben.

Voor Denderbelle en Wieze zijn alle aanwezige voetpaden aangelegd met een correcte verharding.

Behalve de breedte is de zichtbare toestand van het voetpad een essentieel element in de waardebeoordeling.

In de deelgemeente Lebbeke zijn er 33 straten die in goede staat verkeren, maar 25 straten hebben een mindere kwaliteit of vertonen spoorvorming.

En 19 voetpaden zijn in slechte staat...

In Denderbelle zijn er slechts 6 voetpaden in goede staat op een totaal van 26 en in Wieze zijn er slechts 7 voetpaden in goede staat op een totaal van 28.

Kijken we tenslotte naar de aanwezigheid van knelpunten op het voetpad.

Deze parameter scoort enorm slecht en dat is jammer, want een eventueel goed voetpad wordt op die manier een niet aangenaam, oncomfortabel of verkeersonveilig voetpad.

De nuchtere vaststelling in de deelgemeente Lebbeke is dat geen enkel voetpad knelpuntvrij is...!

Hetzelfde geldt voor Denderbelle en Wieze.

In de deelgemeente Lebbeke zijn er zomaar eventjes 75 straten die vrij veel of veel knelpunten bevatten.

Voor Denderbelle zijn er dat 11 en in Wieze zijn er dat 10.

Als we al deze vaststellingen samenvoegen dan moeten we vaststellen dat er weinig of geen straten in Groot-Lebbeke zijn die voldoen aan alle belangrijke parameters.

PRINCIPES UIT HET VOETGANGERSVADEMECUM

We geven enkele principes die de leidraad moeten zijn voor het opbouwen van een visie op voetgangersveiligheid en comfort.

Deze principes komen uit het voetgangersvademeccum (Vlaamse Gewest) en vormen zowel de reden waarom deze kwaliteit moet worden gewaarborgd als de maatvoering die hiervoor nodig is.

Het verkeersveiligheidsaspect behelst in de ogen van de voetgangers echter niet enkel de objectieve (verkeers)onveiligheid – dit zijn de werkelijk gebeurde ongevallen met voetgangers – maar heeft ook betrekking op de subjectieve en de sociale onveiligheid.

Deze laatste twee vormen van onveiligheid zijn eerder gevoelsmatig en hebben betrekking op de situatie zoals die door de voetganger wordt ervaren.

Een subjectief onveiligheidsgevoel wordt ervaren wanneer de verkeerssituatie oncomfortabel is voor de voetganger.

Hierdoor wordt er een zeer hoge graad van voorzichtigheid vereist van die voetganger.

In het voetgangersvademeccum wordt gepleit voor een duidelijke visie en doelstellingen die op elk niveau (dus ook het gemeentelijke niveau) moeten worden geformuleerd:

1. Het vrijwaren van de bereikbaarheid

Binnen het streven naar een duurzame ontwikkeling moet de huidige bereikbaarheidskwaliteit behouden en zelfs verbeterd worden.

Een beter ruimtelijk evenwicht en een betere spreiding van de verplaatsingen in de tijd zijn hierbij van doorslaggevend belang.

De benutting van de verkeersnetwerken wordt opgedreven.

Een modal-shift ten voordele van het voetgangersverkeer moet hier toe bijdragen, en de bereikbaarheid van functies moet voor de voetganger gegarandeerd blijven.

2. Het garanderen van de toegankelijkheid

Deze doelstelling behelst het faciliteren van de verplaatsingsbehoefte.

Streefdoel is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor diegenen die geen auto bezitten of kunnen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks meer bestaat (of tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht. Een groter voetgangersaandeel in de modal-split kan hiertoe reeds een goede aanzet zijn.

3. Het verzekeren van de (verkeers)veiligheid

Het verhogen van de verkeersveiligheid vormt een derde beleidsdoelstelling.

Ondanks de dalende verkeersonveiligheid is een bestrijding van de objectieve en subjectieve onveiligheid nog steeds een belangrijke maatschappelijke prioriteit.

Het beperken van het aandeel gemotoriseerd verkeer, dat verantwoordelijk is voor het grootste deel van de verkeersonveiligheid, staat hierbij voorop.

Complementair dienen de aandelen openbaar vervoer, fiets en te voet gaan te worden verhoogd.

4. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

Het streven naar een voor mensen verkeersleefbare omgeving geldt niet alleen als doelstelling op zich, maar ook als randvoorwaarde voor de beleidsdoelstellingen rond bereikbaarheid en toegankelijkheid.

De selectieve bereikbaarheid – d.i. het vergroten van de vrijheidsgraden voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers – en een optimale toegankelijkheid gericht op deze duurzame vervoerswijzen, moet een leefomgeving op maat van de voetgangers bewerkstelligen.

5. Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu

Ondanks de verwachte verdere toename van de mobiliteit, zal de milieu- en natuurschade die ze veroorzaakt op een aanvaardbaar niveau moeten teruggebracht worden.

Het proces van een al maar groeiende vraag naar mobiliteit moet gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu, zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen. Daartoe moet de modal-split een meer duurzame verdeling van vervoermiddelengebruik laten zien, met een groter voetgangersaandeel.

Het te voet gaan is namelijk de meest milieuvriendelijke verplaatsingswijze.

Deze beleidsdoelstelling moeten in het gemeentelijke mobiliteitsplan niet alleen vertaald worden maar acties, planning en budgetten moeten worden voorzien.

Specifieke bedrijfs- en schoolvervoerplannen, streefbeeldstudies en een waarheidsgetrouwe MobiliteitsEffectenRapport (MOBER) moeten dit uitwerken.

Naast de gebruikswaarde (objectieve verkeersveiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, functionaliteit van de ruimte, handhaving) of belevingswaarde (beeldkwaliteit, subjectieve veiligheid, sociale veiligheid, betrokkenheid, netheid), is de technische kwaliteit/staat (de afscherming van loopzones en het beperken van snelheidsconflicten, looplijnen, hellingen,...) van belang.

Op basis daarvan moeten een aantal typegebieden worden bepaald, waaraan specifieke inrichtingsprincipes en –eisen t.a.v. voetgangersvoorzieningen gekoppeld kunnen worden.

Het voetgangersvademecum geeft als mogelijk patroon volgende typologie:

– Type I – openbare ruimte in zones voor voetgangers	Verblijfsfunctie primeert
– Type II – openbare ruimte in woonstraten	↕
– Type III – openbare ruimte in ontsluitingsstraten	↕
– Type IV – openbare ruimte in verbindingswegen	Verkeersfunctie primeert

Op basis van de overheersende functie, zal de inrichting per typegebied verschillen en zullen er dus ook andere inrichtingseisen en –principes gelden.

Daarbij zal de mogelijk prominente rol van de voetganger hoger of lager ¹⁷ moeten worden uitgewerkt.

Concrete ontwerprichtlijnen waaraan de voetgangersvoorzieningen moeten voldoen wat betreft maatvoering, materiaalgebruik, zijn afhankelijk van zowel de typologie als het aantal voetgangers. Men mag aannemen dat globaal, aan volgende elementen bij het ontwerp van voetpaden moet aandacht geschonken worden:

- Maatvoering en afscherming van voetpaden
- Materiaal- en kleurgebruik
- Verlichting
- Voetgangersoversteken
- Aandachtspunten inzake kruispunten (voetpad loopt op dezelfde hoogte door over het kruispunt) en rotondes

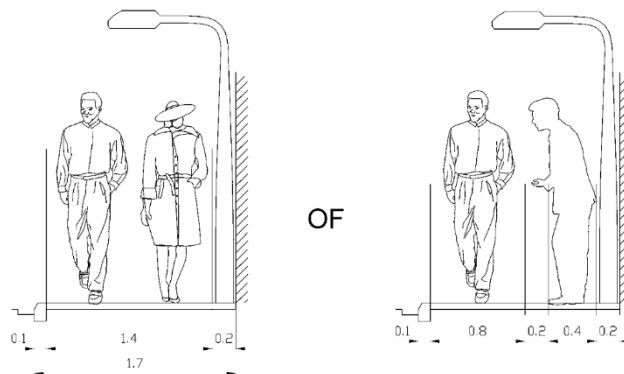
¹⁷ Met hoger/lager wordt bedoeld dat voor type 1 de voetganger maximaal wordt ondersteund en dat het gemotoriseerd verkeer totaal ondergeschikt is aan de voetgangers. Dit zijn de typische voetgangerszones, winkelwandelgebieden, pleinen.

- Hellingen in voetgangersroutes;
- Voetgangers aan haltes van openbaar vervoer;
- Overgangen in voetgangersvoorzieningen;
- Andere aanvullende voorzieningen (infoborden, zit- en/of ontmoetingsplaatsen,...).

Bij het bepalen van de vereiste breedtes van voetpaden gelden een aantal uitgangspunten:

- De breedte die één persoon nodig heeft om zich comfortabel te kunnen bewegen op het voetpad bedraagt 0,7 m.
- Wanneer de voetganger echter één of twee tassen of zakken draagt, hij met een paraplu stapt of gebruik maakt van een wandelstok om te stappen (oudere mensen), dan is er snel een breedte van 0,8 m vereist.
Voor een rolstoel is dan weer een maat van 0,9 m nodig.
- Wanneer men rekening houdt met privacy-afstand, afstand hindernissen en rand van de weg, moet de breedte nog groter zijn.
- Naarmate er grote aantallen voetgangers zijn, neemt de benodigde breedte nog toe.
- Dit geldt ook voor de hoogte die moet vrij zijn ongeveer 2,1 m. nemen ¹⁸

Een minimum dwarsprofiel (met beperkt aantal voetgangers) zou volgens het vademecum er zo moeten uitzien (dit is werkelijk een minimum breedte die zou moeten worden voorzien worden):



Bij de keuze van materiaal en kleur voor voetgangersvoorzieningen gelden volgende uitgangspunten:

- De voetpaden kan men onderverdelen in verschillende categorieën op basis van het overrijdende verkeer en de ondergrond;
- Het materiaal en de kleur kunnen gekoppeld worden aan de categorie waartoe het voetpad behoort binnen het uitgewerkte voetgangersnetwerk;
- De omgeving waarin het voetpad wordt aangelegd;
- Het accentueren van de voetgangersvoorziening: de positie van de voetganger ten opzichte van de verschillende weggebruikers moet duidelijk zijn.
Vooral aan kruispunten moet de continuïteit van de voetgangersvoorziening duidelijk zijn.

Om de veiligheid voor de gebruikers te garanderen, dient de toestand van het wegoppervlak van zodanige aard te zijn dat:

- Er een duidelijk onderscheid is tussen voetpad en rijweg (tenzij vb. bij een woonerf)
- De dwarshelling voldoende, maar niet te hoog is (maximaal 2%), zodat het oppervlaktewater kan afgevoerd worden en het comfort van de rolstoelgebruikers gegarandeerd blijft
- De stroefheid van het oppervlak voldoende hoog is, zodanig dat dit, ook bij nat weer, niet glad is

¹⁸ Bij het onderzoek dat we deden hielden we rekening met de hoogte die gevormd worden door een persoon die een paraplu gebruikt.

Om bij te dragen tot het comfort van de gebruiker dient de toestand van het voetpadoppervlak van zodanige aard te zijn dat:

- Er geen noemenswaardige niveauverschillen optreden en er evenmin oneffenheden, putten of groeven te zien zijn die aanleiding geven tot het verminderen van de (stap)snelheid. Onregelmatigheden in het loopoppervlak mogen bij aanleg maximum 0,5 cm bedragen.
- Valpartijen en ongevallen vermeden worden
- Er zich geen plasvorming kan voordoen.
- Onkruid voorkomen of bestreden wordt.



TOEPASSING OP LEBBEKE-DENDERBELLE-WIEZE

Het toepassen van de uitgangspunten en aanbevelingen van het vademecum voetgangersvoorzieningen op de voetpaden in Groot-Lebbeke, vormt de doelstelling van dit voetgangersrapport.

Op basis van de beschrijving van de toestand van het “voetgangerspatrimonium van Lebbeke” blijkt dat er nog veel werk aan de winkel is.

Het feit dat 1/3 van de straten geen voetpad heeft drukt ten volle uit dat de veiligheid en het comfort van de voetganger in de gemeente niet een beleidsprioriteit is.

Daarnaast geeft het feit dat 52 op 138 hetzij 41 % juist boven de helft (130) van de punten uitkomt aan dat we in Groot-Lebbeke een duidelijke en grote achterstand in te halen hebben.

Indien de normen van het vademecum voetgangersvoorzieningen worden gehanteerd, halen slechts weinig voetpaden de vooropgestelde norm.

De 10 beste straten zijn ofwel het gevolg van een planmatige aanleg (zo zijn de oudste wijken sociale woningbouw) ofwel recent heraangelegd.

We merken tevens dat recent heraangelegde straten (bv. Hogeweg, Fochelstraat, ...) reeds proberen de veiligheid en het comfort van de voetgangers te verzekeren.

Het erg goede voorbeeld vormt de Hogeweg waarbij beide richtingen voor autoverkeer werden behouden maar waar het vroegere voetpad van 1 tegel (= 30 cm) werd aangepast.

Hierdoor heeft één voetganger voldoende ruimte.

Deze slimme aanpak in een erg smalle straat, verdient dan ook alle lof.

Ongelukkig is er minstens één voorbeeld waar een goed recent ontwerp, werd gewijzigd waardoor het comfort en veiligheid van de voetganger wordt beperkt: in casu werden op de Brusselsesteenweg (deel vanaf Hemelstraat richting Brussel) de verlichtingspalen verplaatst op het voetpad.

Blijkbaar zijn een ministerieel besluit en een vademecum voetgangersvoorzieningen niet voldoende om de gemeentelijke wegbeheerder aan te zetten om te kiezen voor comfortabele en veilige voetpaden.

Wellicht is het hanteren van een IPOD (Integraal Plan Openbaar Domein) zoals in Gent is opgesteld, een aanvullend noodzakelijk toetsingskader.

Het IPOD moet de gemeente in staat stellen om de noodzakelijke afwegingen te maken om het comfort en veiligheid van de voetganger te waarborgen.

Dit IPOD moet niet alleen een afwegingskader zijn voor de “normaal” mobiele burger maar moet ook rekening houden met de noden van de minder mobiele mensen.



ESSENTIËLE BIJKOMENDE AANDACHTSPUNTEN:

Veilige en comfortabele voetpaden zijn de basis om het stappen te bevorderen.
Het verplaatsen van A naar B is slechts één (belangrijk) element van het stappen.
Er zijn echter heel wat andere aspecten die het voetgangersbeleid mee vorm geven.
Eerst en vooral moet gewerkt worden aan het comfort van de voetgangers: dit is een basisvereiste als men het voetgangersverkeer wilt stimuleren en doen toenemen.

Kiezen voor het Stopprincipe

Het Stopprincipe is reeds jaren bekend en wordt door iedereen vooropgesteld.
Er is echter een groot verschil tussen het innemen van een standpunt en het daadwerkelijk realiseren van het Stopprincipe.
We willen eerst en vooral dat het beleid duidelijk kiest voor het Stopprincipe.
En vervolgens dit ook meeneemt in alle adviesraden en alle (grote) projecten.
Bij wijze van voorbeeld: als aan een studiebureau een opdracht wordt toegewezen (bv. voor de opmaak van een RUP) dan moet dit Stopprincipe ingeschreven worden in de opdracht en terug te vinden zijn in de uitgewerkte voorstellen van het studiebureau.

Rustpunten

Rustpunten (zoals rustbanken) moeten worden voorzien zodat niet alleen het functioneel stappen wordt aangemoedigd maar ook het recreatief wandelen voor eenieder.
Men kan dit beschouwen als even “parkeren” om dan verder te gaan.
De locaties voor deze rustpunten moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen: in buurt van knooppunten (bibliotheek, rusthuis/woningcentra, administratief centrum, station, halte bus, sportterreinen, kerkhof, winkelbuurten, scholen, kerken, ontmoetingsplaatsen, wachtbekkens, bos en natuurgebieden, klassieke wandelroutes,...) maar ook bij de tussenhaltes van belangrijke voetgangersroutes naar deze knooppunten.

Wintertoestanden

Zelfs voor voetpaden die voldoende breed en obstakelvrij zijn, dienen bijkomende voorwaarden in acht te worden genomen.
Hellende voetpaden zijn bij winterse toestanden zoals ijzel en sneeuw, een gevaar voor het uitschuiven van voetgangers.
Dergelijke valpartijen kunnen vermeden worden indien niet alleen de helling van het voetpad erg beperkt is maar vooral wanneer het voetpad op dezelfde hoogte blijft doorlopen.
Door de vele erftoegangen schenkt men voornamelijk aandacht aan het comfort van de autobestuurder en wordt de voetganger veel te veel vergeten.
Indien bij een oprit of zijstraat geopteerd wordt voor een schuine boordsteen, kan de auto zonder enig probleem het verhoogde (= op gelijke hoogte doorlopende voetpad) op.
Dit schaadt niet het comfort of veiligheid van de auto maar is wel bepalend voor de veiligheid en het comfort van de voetganger.
Het opmaken van een degelijk winterplan is een noodzaak.

Zebrapaden en oversteekplaatsen

Voetgangers moeten via veilige voorzieningen de straat kunnen oversteken.
Daartoe moeten voldoende zebrapaden voorzien worden, waarbij de tussenafstand voldoende klein is.
Als er te veel afstand is tussen de zebrapaden dan zullen voetgangers zomaar de straat oversteken en niet de moeite doen om het zebepad te gebruiken.
Een algemene vaststelling is dat in Groot-Lebbeke over het algemeen er weinig zebrapaden zijn.

Dit zou kunnen onderwerp zijn van een apart aanvullend onderzoek, waarbij niet alleen de bestaande en ontbrekende zebrapaden geïntroduceerd worden, maar ook de wettelijke bepalingen inzake aanleg en normering op een rijtje worden gezet.

Ook hier kan gepleit worden voor een drempelloze aanleg.

Vermelden we nog dat in een centrum van een deelkern of Zone 30 zebrapaden in principe niet hoeven aangelegd te worden, op voorwaarde dat de deelkern goed en gelijkvloers is aangelegd.

Dit kan mee opgenomen worden in het bijkomend onderzoek.

Onderhoud van voetpaden

Het is één van de grote frustraties van een voetganger: voetpaden die slecht of meestal niet onderhouden worden.

Putten in het voetpad worden niet hersteld, onkruid en mos groeien tot ver op het voetpad, hagen worden niet tijdig gesnoeid...

Het zijn frappante maar steeds weerkerende problemen.

Het beleid moet een plan opstellen waarin ze bepaalt hoe ze het onderhoud van voetpaden zal organiseren en welke budgetten daartoe jaarlijks worden voorzien.

De gemeente en de politie moeten wat betreft hinder die veroorzaakt of mede veroorzaakt wordt door privépersonen, toezicht houden opdat deze personen zich houden aan de gemeentelijke verordeningen om de veiligheid, comfort en breedte van voetpaden te vrijwaren.

Dit is een verantwoordelijkheid analoog aan het ijs- en sneeuwvrij houden van voetpaden.

Zie gemeentelijk politiereglement: *Art. 1.3.4.2: bij gladheid of sneeuwval is de hoofdbewoner, hoofdgebruiker, de bewoner van de benedenverdieping en, bij ontstentenis van deze, de eigenaar van ieder gebouw of stuk grond verplicht: sneeuw of ijs te ruimen van de voetpaden en stoepen.*

Het verdient aanbeveling om ook in het politiereglement aan te duiden hoe een voetpad in alle omstandigheden moet gevrijwaard worden.

Dit slaat op zowel inname, werken, als op het onderhoud waarvoor elke aanpalende eigenaar of huurder moet instaan.

Foutief parkeren

Ook het foutief parkeren op het voetpad is bij elke voetganger één van de meest frustrerende ongemakken op het voetpad.

Voetgangers worden dan vaak verplicht om het voetpad te verlaten en zich op straat te begeven.

Vooraf voor minder mobiele personen is dit een groot probleem: zij worden blootgesteld aan onveilige toestanden en dat enkel en alleen voor het gemak of het gebrek aan respect van de automobilist.

De voetgangers vragen hier om een strenge controle en verbalisering door de politie.

Plaats om fietsen en bromfietsen te plaatsen (op de parkeerplaatsen)

In straten waar het voetpad onvoldoende breed is voor de voetganger zou de stelregel moeten zijn dat fiets en bromfiets een afgebakende en beveiligde plaats krijgen.

De meestal reeds krappe voetpaden verdragen immers geen extra bezetting.

Vooraf in straten waar het voetpad niet of nog niet op een aanvaardbare breedte is ontworpen, moet deze ruimte op de rijbaan worden aangebracht.

Werken door nutsmaatschappijen

Met alle nutsbedrijven moet de wegbeheerder een “goede praktijk”-akkoord sluiten.

Krachtlijnen van een dergelijk akkoord moeten zijn:

- Voor de voetganger veilige alternatieven voorzien.
- Deze veilige alternatieven moeten bij voorkeur langs dezelfde straatzijde worden voorzien: onnodig oversteken kan aanleiding geven tot onveiligheid.
- Het alternatief moet voldoende beveiligd worden zodat de voetganger zich veilig op de alternatieve route kan begeven

- De inneming van het domein (voetpad) moet binnen een overeengekomen tijdspanne worden uitgevoerd.
- De werken aan het voetpad moeten op een degelijke manier worden uitgevoerd met dezelfde materialen, zonder oneffenheden, proper, enz...
- Voor het herstellen van het voetpad, wordt in het akkoord de details van heraanleg bepaald. Het verdient de voorkeur dat de gemeente deze herstelling uitvoert en dat hiervoor een vergoeding wordt betaald door het nutsbedrijf.
- Bij een vernieuwing van een straat moeten alle nutsbedrijven aangeven welke werken binnen welk tijdsbestek zullen worden uitgevoerd. De wegbeheerder kan binnen een bepaald tijdsbestek werken verbieden of aan strenge voorwaarden onderwerpen.

Hierbij kan verwezen worden naar andere gemeenten waar deze praktijk al toegepast wordt met goede resultaten als gevolg.

Kiezen voor het omgekeerd ontwerpen

We stellen vast dat de hoofdoorzaak voor de lamentabele toestand van voetpaden maar vooral het ontbreken ervan, grotendeels kan verklaard worden door de hiërarchie die in het verkeer nog steeds aanwezig is.

De auto moet niet alleen een comfortabele ruimte hebben om te rijden maar moet ook nog ruimte hebben om te parkeren op de openbare weg.

Binnen bestaande straten wordt dan enkel wat overblijft -de restruimte- voorzien voor fietsers en voetgangers.

We moeten van dergelijke verkeerde ontwerpen af en opteren voor omgekeerde ontwerpen (Boudewijn Bach).

In omgekeerde ontwerpen wordt prioriteit gegeven aan de ruimte voor fietsers en voetgangers.

Mede hierdoor kan een inclusief mobiliteitsbeleid dichterbij komen.

Met inclusief beleid wordt bedoeld dat alle weggebruikers inzonderheid voetgangers en fietsers, een veilige en comfortabele ruimte krijgen waardoor ook minder mobiele, ouderen en kinderen, zich op een veilige wijze kunnen verplaatsen.

Ook ten aanzien van haltes voor openbaar vervoer moet extra aandacht komen.

Het ontwerp van de halteplaats en de toegangen ertoe moeten comfortabel en veilig zijn.

Dit geldt eveneens voor belangrijke verzamelplaatsen voor mensen: openbare pleinen, publieke gebouwen, sport, academie, speelpleinen, scholen...

Deze verdienen kwaliteitsvolle ontwerpen en uitvoeringen.



PRIORITEITEN EN AANBEVELINGEN

Uit al wat voorafgaat kunnen we een reeks prioriteiten en aanbevelingen aanduiden.

Ga altijd uit van het Stopprincipe

In alles wat ruimtelijke ordening betreft moet de gemeente uitgaan van het Stopprincipe. Het is niet voldoende om dit principe te erkennen: het moet ook daadwerkelijk uitgevoerd worden. De voetganger komt in alle dossiers op de eerste plaats...!

Prioritaire aandacht voor de voetganger

Voor deze prioritaire aandacht voor de voetganger moet voldoende budget voorzien worden. De nodige investeringen moeten uitgevoerd worden binnen een tijdspanne van één legislatuur. De budgetten moeten ingeschreven worden in de Beleids- en Beheerscyclus (BBC).

Respecteer het voetgangersvademecum

Het Voetgangersvademecum is duidelijk en klaar wat betreft de te hanteren parameters bij de aanleg van voetpaden.

Elk nieuw voetpad of voetpad dat wordt heraangelegd moet voldoen aan deze bepalingen.

De gemeente maakt net zoals het IPOD in Gent een handleiding op voor elke ontwerper met een toetsingskader en duidelijke richtlijnen.

Voetpaden moeten ook onderhouden worden

Het is niet voldoende om een voetpad goed aan te leggen: het moet ook op geregelde tijdstippen onderhouden worden.

Er moet een plan opgesteld worden hoe men dit gaat aanpakken en uitwerken.

Een voetpad is geen parkeerplaats

Het foutparkeren kan niet getolereerd worden.

Daarbij is strikte en vrij regelmatige controle door de politie een noodzaak.

Een sensibiliseringsactie is meer dan wenselijk.

Een voetpad heeft geen enkel knelpunt

Er wordt bij elk dossier verplicht nagezien hoe eventuele knelpunten worden weggewerkt.

Indien nutsmaatschappijen of andere wegbeheerders nalatig zijn zal men hen hierop wijzen en desnoods hen verplichten de toestand te regulariseren.

Zorg voor de juiste verlichting

Zowel om ecologische als verkeersveilige redenen moet overgeschakeld worden op Ledverlichting.

Daarbij voorziet men in een prioritaire plaatsing aan de gevaarlijke kruisingen, de schoolomgevingen, de zebrapaden...

De gemeente maakt een plan van aanpak op, een haalbare timing en voorziet de nodige budgetten.

Maak afspraken rond werken door de nutsmaatschappijen

Om te vermijden dat voetpaden slecht heraangelegd worden door nutsmaatschappijen wordt voorzien in een alternatief systeem.

Daarbij worden de werken uitgevoerd door de gemeente zelf of door een (vaste) derde persoon of maatschappij.

De kost wordt dan ten laste gelegd van de nutsmaatschappij.

Hetzelfde moet gebeuren als het voetpad moet hersteld worden na schade door werken door privépersonen.

Alle voetpaden en kruisingen zijn toegankelijk en drempelloos

Voetpaden moeten altijd over hun volledige breedte toegankelijk zijn voor alle weggebruikers: zowel de mobiele als minder mobiele gebruikers.

Bovendien zijn de voetpaden drempelloos, ook aan kruisingen.

Beter onderzoek voor de planning en werken bij aanleg van nieuwe wegen en voetpaden.

Bij de aanleg van elke nieuwe weg of heraanleg van een bestaande weg, bij verkavelingen en andere projecten moet van in het begin de hoger vermelde principes worden toegepast.

De betrokken partners worden vooraf op de hoogte gebracht van deze bepalingen.

Organiseer inspraak vanaf het begin van een dossier

Bij elk nieuw dossier: zorg voor voldoende inspraak vanuit de bevolking, het middenveld en de belangenorganisaties.

En vooral: voorzie deze inspraak vanaf het begin van elk dossier.



KOSTPRIJSBEREKENING EN TIJDSLIJN

Een budgettaire raming van de kosten waarop een meerjarenplanning voetpaden kan worden gestoeld, was voor het verkeersplatform, technisch niet mogelijk.

Hiervoor was de correcte, lopende lengte van de problematische voetpaden noodzakelijk.

Met enkel gegevens als de totale lengte en breedte van de verharde wegen in Groot-Lebbeke is dit erg moeilijk.

Wanneer men echter rekening houdt met standaardgegevens komen we tot volgende prijsbepaling:

- Heraanleg (nivelleren, hertegelen) van bestaand voetpad, gewoon in betontegels: $\pm 40\text{€/m}^2$
- Volledige (her)aanleg van voetpad (dus ook volledige onderbouw) in betontegels: $\pm 80\text{€/m}^2$
- Volledige (her)aanleg van voetpad (dus ook volledige onderbouw), maar dan in natuursteen: $\pm 120\text{€/m}^2$

Om een berekening te maken voor de volledige gemeente moet een bijkomend onderzoek uitgevoerd worden om na te gaan wat de vereiste wijzigingen zijn die moeten uitgevoerd worden.

Als men weet dat er meer dan 188 km. x 2 verharde wegen zijn in Groot-Lebbeke kan men begrijpen dat dit voor het verkeersplatform niet mogelijk is om dit te berekenen of de nodige technische keuzes te maken.

Dit is ook niet het doel van dit onderzoek en rapport.

De keuze van de werken volgens welbepaalde prioriteiten, de berekening van de nodige budgetten en het opmaken van de nodige actieplannen via een meerjarenplan moeten door het beleid worden opgesteld.

Het is alleszins duidelijk dat er een versnelling hoger zal moeten geschakeld worden om werk te maken van een degelijk en geloofwaardig voetpadenbeleid.

Wat de tijdslijn betreft herhalen we dat binnen de volgende legislatuur een hele inhaaloperatie zal moeten uitgevoerd worden.

Daarbij zijn sommige plaatsen prioritair: elke deelkern, de schoolomgevingen, de schoolroutes, de lokalen van de jeugdbewegingen, de openbare gebouwen, de woonzorgcentra, de sportterreinen...

De planning en budgettering daartoe moet niet alleen rekening houden met eenmalige zaken, maar ook met weerkerende elementen zoals bv. het onderhoud van voetpaden.

Het is duidelijk dat Groot-Lebbeke wat betreft voetpaden een hele sprong vooruit zal moeten maken wil men een grotere kwaliteit bereiken.



CONCLUSIE

Eerst en vooral willen we stellen dat de nuchtere resultaten voor Lebbeke, Denderbelle en Wieze over het algemeen niet goed zijn.

Slechts een kleine groep straten heeft een degelijk voetpad, terwijl een groot aantal straten niet eens over een voetpad beschikt.

Dit document geeft duidelijk aan waar zich de problemen bevinden.

In dit rapport werd heel wat tijd en energie gestoken door een grote ploeg vrijwilligers.

Het is nu aan het beleid om de nodige conclusies te trekken en de nodige acties te ondernemen.

De medewerkers aan dit rapport willen ernstig genomen worden en willen vooral vaststellen dat hun inzet niet voor niets is gebeurd.

Daarnaast is dit rapport degelijk onderbouwd.

Het geeft alle krijtlijnen weer waarmee moet rekening gehouden worden bij de aanleg en het onderhoud van voetpaden.

Dit rapport moet uitmonden in een dwingende handleiding voor de gemeente en elke ontwerper met daarin vervat alle nodige richtlijnen omtrent voetpaden en aanverwante elementen.

We hechten als verkeersplatform veel belang aan de inspraak en de manier waarop beslissingen tot stand komen.

Tot onze spijt moeten we vaststellen dat in Groot-Lebbeke er geen of weinig aandacht is voor de mening van het middenveld of van belangenorganisaties.

Inzake verkeersveiligheid is het nochtans belangrijk dat wanneer beslissingen moeten genomen worden er een groot draagvlak ontstaat via overleg en participatie.

Het feit dat andere gemeenten er wel in slagen om samen te werken over alle grenzen heen moet ons ertoe aanzetten om dit ook te introduceren.

Daarbij opteren we ook voor de oprichting van een Verkeersadviesraad, samengesteld uit de verschillende invalshoeken, zoals ondermeer het middenveld en het verkeersplatform.

De wijze waarop nu verkeersthema's worden uitgewerkt is niet langer houdbaar: de voorbije twee jaar heeft de bestaande verkeerscommissie niet vergaderd, laat staan dat er dossiers in een ruim kader werden besproken.

De conclusie is duidelijk: er is in Wieze, Denderbelle en Lebbeke nog veel werk aan de winkel.

Hoog tijd dus om samen werk te maken én van een professioneel en een kwaliteitsvol voetpadenbeleid én van een optimale inspraakcultuur.

Een meerjarenprogramma voor de noodzakelijk verbeteringsacties samen met de kosten zijn noodzakelijk.

Er moeten duidelijke beleidskeuzes worden gemaakt.

Het lijkt noodzakelijk om een stappenplan en een opvolgingstool op te stellen.

Met de opvolgingstool kan zowel de aanleg van nieuwe voetpaden als een herstelling van bestaande voetpaden worden gemonitord.

Jaarlijks moet de gemeenteraad via een gedetailleerd jaarverslag hierover worden ingelicht: een debat in de gemeenteraad kan op dat ogenblik plaatsvinden.



TOT SLOT

Met dit voetpadenrapport hebben we de lat voor ons zelf hoog gelegd.
Het heeft ons bloed, zweet en tranen gekost om alles te inventariseren en te verwerken tot een zo volledig mogelijk verhaal.
De vele vrijwillige medewerkers mogen terecht fier zijn op dit resultaat.
Dit rapport is tevens een primeur in Vlaanderen.
Nog nooit werden voetpaden op een dergelijke schaal en met zoveel parameters onderzocht.
Deze werkwijze kan en zal dan ook inspirerend werken niet alleen voor andere verkeersplatforms, maar ook voor andere gemeenten die op een professionele manier een voetpadenonderzoek willen uitvoeren.

Wat vooral belangrijk is zal de opvolging van dit rapport zijn.
Als het beleid bereid is om van het voetpadenbeleid een prioriteit te maken en een investeringsplan uit te werken in overleg met alle invalshoeken, de verschillende gebruikers, de belangenorganisaties, de scholen en verenigingen en ook het middenveld, dan is onze opdracht geslaagd.
De Gemeente Lebbeke heeft nu een unieke kans om deze primeur in Vlaanderen om te zetten in krachtadige acties en een voorbeeldfunctie uit te oefenen.
Als men dit niet doet is dit niet alleen een gemiste kans, maar ook het negeren van de vragen vanuit de bevolking, die kwaliteitsvolle voetpaden beschouwt als de hoogste prioriteit.

Wat er ook gebeurt: als verkeersplatform is het onze taak op te komen voor het realiseren van een veilige omgeving, waarbij de zwakste weggebruiker het meest beschermd wordt.
En laat ons duidelijk zijn: voetpaden zijn een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid, daar valt niet over te discussiëren...
We willen dan ook dat op voetgangers maximaal wordt ingezet met veel meer middelen en veel meer inzet.
Het verkeersplatform wilt daaraan ten volle meewerken.

De jarenlange ervaring van de verkeersplatforms leert ons immers dat als alle betrokken actoren voluit samenwerken in een constructieve, open en opbouwende sfeer, er heel wat meer mogelijk is.
Een win-winsituatie ontstaat daardoor voor elke deelnemer.
Een groot draagvlak en een grote bereidheid zorgt immers voor een beter resultaat.
Die rol is het verkeersplatform op het lijf geschreven en wilt het ten volle aangrijpen.
Voeg daaraan toe de expertise van een aantal ervaren deskundigen toe en de keuze is duidelijk...
Laat ons dan ook met zijn allen samen gaan voor een optimaal project rond het voetpadenbeleid in Wieze, Denderbelle en Lebbeke.
Groot-Lebbeke kan er alleen maar wel bij varen...





Dit dossier is een realisatie van vzw Verkeersplatforms, Verkeersplatform Lebbeke.

Wie graag meewerkt aan of meer informatie wenst rond verkeer en mobiliteit in Wieze, Denderbelle of Lebbeke kan altijd terecht op info@verkeersplatform.be.

Of bij de coördinator van het Verkeersplatform Lebbeke: José Cornelis op jose.cornelis1@hotmail.com.